

Bruksela, 23 lutego 2021 r.  
(OR. en)

---

---

Międzyinstytucjonalny numer  
referencyjny:  
2021/0048(NLE)

---

---

6446/21  
ADD 26

RECH 72  
COMPET 123  
IND 40  
MI 105  
SAN 82  
TRANS 94  
AVIATION 42  
ENER 50  
ENV 94  
SOC 95  
TELECOM 70  
AGRI 79  
SUSTDEV 22  
REGIO 29  
IA 22

#### **PISMO PRZEWODNIE**

---

Od: Sekretarz generalna Komisji Europejskiej (podpisała dyrektor Martine DEPREZ)

Data otrzymania: 23 lutego 2021 r.

Do: Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, sekretarz generalny Rady Unii Europejskiej

---

Nr dok. Kom.: SWD(2021) 38 final - Part 5/9

---

Dotyczy: DOKUMENT ROBOCZY SŁUŻB KOMISJI STRESZCZENIE  
SPRAWOZDANIA Z OCENY SKUTKÓW Towarzyszący dokumentowi:  
Wniosek dotyczący rozporządzenia Rady ustanawiającego wspólne  
przedsięwzięcia w ramach programu „Horyzont Europa” Partnerstwo  
europejskie na rzecz transformacji europejskiego systemu kolejowego

---

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument SWD(2021) 38 final - Part 5/9.

---

Zał.: SWD(2021) 38 final - Part 5/9

Bruksela, dnia 23.2.2021 r.  
SWD(2021) 38 final

PART 5/9

**DOKUMENT ROBOCZY SŁUŻB KOMISJI**  
**STRESZCZENIE SPRAWOZDANIA Z OCENY SKUTKÓW**

*Towarzyszący dokumentowi:*

**Wniosek dotyczący rozporządzenia Rady ustanawiającego wspólne przedsięwzięcia w ramach programu „Horyzont Europa”**

**Partnerstwo europejskie na rzecz transformacji europejskiego systemu kolejowego**

{COM(2021) 87 final} - {SEC(2021) 100 final} - {SWD(2021) 37 final}

<b>Streszczenie oceny skutków (maks. 2 strony)</b>
Ocena skutków Partnerstwa europejskiego na rzecz transformacji europejskiego systemu kolejowego
<b>A. Zasadność działań</b>
<b>Na czym polega problem i dlaczego jest to problem na szczeblu UE?</b>
<p>Problemem, który należy rozwiązać, jest brak wypracowanej przez przemysł kolejowy wspólnej wizji zmian. Aby zaradzić tej sytuacji należy umożliwić szybkie wykorzystanie nowoczesnych technologii (zwłaszcza transformacji cyfrowej i automatyzacji) w celu stworzenia w pełni interoperacyjnego, elastycznego i opłacalnego systemu kolejowego.</p> <p>Główne czynniki to:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• fragmentacja branży – skuteczne wykorzystanie większości innowacji w bardzo złożonym systemie wymaga koordynacji między państwami członkowskimi, między infrastrukturą a taborem oraz między twórcami różnych podsystemów;</li> <li>• potrzeba spójności między badaniami naukowymi i innowacjami a normalizacją/regulacją;</li> <li>• ograniczony i nieskoordynowany udział w badaniach naukowych i innowacjach;</li> <li>• wysokie koszty badań naukowych i innowacji, związane z nimi ryzyko i czas realizacji; oraz</li> <li>• niewystarczające dostosowanie.</li> </ul> <p>Konsekwencje, które ponoszą wszystkie zainteresowane strony w całym łańcuchu wartości, są takie, że sektor kolejowy:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✗ wnosi niewielki wkład w bardziej zrównoważony system transportu;</li> <li>✗ jest zależny od zindywidualizowanych produktów, które są drogie i nieelastyczne w eksploatacji; oraz</li> <li>✗ jest mniej konkurencyjny w stosunku do innych rodzajów transportu.</li> </ul>
<b>Jakie cele należy osiągnąć?</b>
<p>Główne cele to:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ modernizacja kolei w Europie, tak aby mogła ona zwiększyć swój udział w rynku;</li> <li>➤ wspieranie kolejowych przewozów towarowych w celu ograniczenia emisji gazów cieplarnianych pochodzących z transportu; oraz</li> <li>➤ przyspieszenie realizacji jednolitego europejskiego obszaru kolejowego dzięki stworzeniu zintegrowanego i zrównoważonego systemu kolejowego, w pełni wykorzystującego zalety transformacji cyfrowej i automatyzacji.</li> </ul> <p>To z kolei zwiększyłoby wkład przemysłu kolejowego w rozwój społeczny w UE, podnosząc możliwości i zdolność przewozową kolejowych przewozów towarowych, oraz zapewniłoby przyjęcie w badaniach naukowych i innowacjach związanych z koleją podejścia zorientowanego na użytkownika, lepiej dostosowanego do potrzeb rynku.</p>
<b>Na czym polega wartość dodana działań na szczeblu UE (pomocniczość)?</b>
Wspólna europejska strategia na rzecz badań naukowych i innowacji związanych z koleją pomogłaby

<p>zapewnić bardziej skoordynowane, skoncentrowane na rynku podejście, zdolne do połączenia zainteresowanych stron w celu realizacji wspólnej ogólnej wizji. Umożliwiłoby to przemysłowi kolejowemu realizację europejskich celów w zakresie transportu i szerszych celów politycznych, zwiększając atrakcyjność transportu kolejowego w porównaniu z innymi środkami transportu.</p>
<p><b>B. Rozwiązania</b></p>
<p><b>Jakie są różne warianty działań służących osiągnięciu celów? Czy wskazano preferowany wariant? Jeśli nie, to dlaczego?</b></p>
<p>Możliwe warianty mają na celu wspieranie badań naukowych i innowacji w dziedzinie kolei poprzez:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• tradycyjne zaproszenia do składania wniosków w ramach programu „Horyzont Europa”;</li> <li>• partnerstwo objęte wspólnym programowaniem; lub</li> <li>• zinstytucjonalizowane partnerstwo na podstawie art. 187 TFUE.</li> </ul> <p>Preferowanym wariantem jest zinstytucjonalizowane partnerstwo, ponieważ jest to jedyny wariant, który zapewnia platformę dla wspólnego rozwoju badań naukowych i innowacji służącą spójnej wizji ogólnej. Wariant ten jest również najlepszy, jeżeli chodzi o realizację długoterminowej strategii i zaangażowanie ze strony przemysłu i UE. Dowiódł on swojej wartości w ramach obecnego Wspólnego Przedsięwzięcia S2R. Stabilność tego wariantu oraz prawnie wiążące zobowiązania ze strony UE i partnerów przemysłowych miałyby kluczowe znaczenie dla zaangażowania zainteresowanych stron w następstwie wybuchu pandemii COVID-19 i jej spodziewanych skutków gospodarczych, które mogłyby obejmować cięcia w inwestycjach w badania naukowe i innowacje w sektorze.</p>
<p><b>Jakie są opinie różnych zainteresowanych stron? Jak kształtuje się poparcie dla poszczególnych wariantów?</b></p>
<p>Ponad 65 % respondentów stwierdziło, że zinstytucjonalizowane partnerstwa są najwłaściwszym sposobem rozwiązywania problemów kolei i transformacji europejskiego systemu kolejowego. W szczególności wymieniali oni cały cykl rozwoju produktu, długoterminowe zaangażowanie i wykorzystanie na rynku.-</p>
<p><b>C. Skutki wdrożenia preferowanego wariantu</b></p>
<p><b>Jakie korzyści przyniesie wdrożenie preferowanego wariantu lub – jeśli go nie wskazano – głównych wariantów?</b></p>
<p>Zinstytucjonalizowane partnerstwo jest najlepszym sposobem zagwarantowania, że sektor prywatny i publiczny pozostaną w pełni zaangażowane w opracowywanie i realizację długoterminowej strategii na rzecz badań naukowych i innowacji w sektorze kolejowym, a jednocześnie zachęca kluczowe zainteresowane strony do powszechnego uczestnictwa. Wariant ten zapewnia znaczące skutki naukowe, gospodarcze, technologiczne i społeczne, np. wprowadzenie na rynek innowacyjnych rozwiązań i redukcję emisji. W ramach tego wariantu będzie możliwe uzyskanie dostępu do finansowych i rzeczowych zasobów przemysłu, aby zmaksymalizować wpływ finansowania Komisji.</p>
<p><b>Jakie są koszty wdrożenia preferowanego wariantu lub – jeśli go nie wskazano – głównych wariantów?</b></p>
<p>Koszty Wspólnego Przedsięwzięcia S2R wynoszą 3,5 mln EUR (1,6 mln EUR kosztów administracyjnych + 1,9 mln EUR kosztów personelu) na rok działalności. Jego całkowite koszty bieżące nie mogą</p>

<p>przekroczyć 27 mln EUR (50 % z UE; 50 % od innych członków). Te koszty bazowe należy dostosować na podstawie ambicji, programu i budżetu kandydującego partnerstwa na rzecz transformacji europejskiego systemu kolejowego.</p>
<p><b>Jakie są skutki dla MŚP i konkurencyjności?</b></p>
<p>Szeroki udział zainteresowanych stron oraz utworzenie sieci łączących uniwersytety i organizacje badawcze, koordynowanych w ramach przyszłego partnerstwa, sprzyjałoby większemu zaangażowaniu MŚP, które dysponują elastycznością pozwalającą na stosunkowo szybkie opracowywanie innowacji i wprowadzanie ich na rynek.</p> <p>Zinstytucjonalizowane partnerstwo miałyby znaczący wpływ na konkurencyjność zarówno sektora transportu kolejowego, jak i sektora dostaw kolejowych. Zapewniłoby ono wykorzystanie dużej części wyników badań naukowych i innowacji na rynku.</p>
<p><b>Czy przewiduje się znaczące skutki dla budżetów i administracji krajowych?</b></p>
<p>Zinstytucjonalizowane partnerstwo mogłoby uprościć administrację związaną z uczestnictwem członków w działaniach w zakresie badań naukowych i innowacji. Mogłoby ono zapewnić dopasowanie opracowywanych krajowych programów badań naukowych i innowacji w dziedzinie kolei, a tym samym lepsze ogólne wykorzystanie zasobów publicznych.</p>
<p><b>Czy wystąpią inne znaczące skutki?</b></p>
<p>Inicjatywa ta:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ znacznie wzmocniłaby prawa obywateli Unii dzięki większemu naciskowi na połączenie krajowych, regionalnych i lokalnych systemów kolejowych z innymi rodzajami transportu oraz</li> <li>✓ umożliwiłaby skuteczny dialog między podmiotami zaangażowanymi w działalność związaną z badaniami naukowymi i innowacjami a podmiotami odpowiedzialnymi za politykę i przepisy w sektorze kolejowym na szczeblu międzynarodowym i krajowym (w tym międzynarodowymi jednostkami normalizacyjnymi).</li> </ul>
<p><b>Proporcjonalność</b></p>
<p>Zinstytucjonalizowane partnerstwo zapewniłoby pełne zaangażowanie sektora prywatnego i publicznego w opracowanie i realizację długoterminowej strategii na rzecz badań naukowych i innowacji w sektorze kolejowym, a także pozwoliłoby uzyskać dostęp do finansowych i rzeczowych zasobów przemysłu w celu maksymalnego zwiększenia wpływu finansowania Komisji i realizacji priorytetów „Zielonego Ładu”. Wariant preferowany nie wykracza zatem poza to, co jest konieczne do rozwiązania pierwotnego problemu i osiągnięcia celów inicjatywy.</p>
<p><b>D. Działania następcze</b></p>
<p><b>Kiedy nastąpi przegląd przyjętej polityki?</b></p>
<p>Ocenę śródkresową proponowanego zinstytucjonalizowanego partnerstwa przeprowadzono by po trzech latach jego funkcjonowania.</p>